

NÁZEV AKCE:	ASP Modernizace trati Plzeň – Domažluce – st. hranice SRN
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Projednání připomínek k 2. dílčímu plnění
DATUM:	9. července 2019, 9:30 – 11:00
MÍSTO:	SUDOP PRAHA, a.s., Olšanská 1a, 130 00 Praha 3, m.č. 101a+b
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Matěj Mareš
Přílohy:	návrh vypořádání připomínek

Jednání proběhlo formou diskuze k jednotlivým připomínkám.

Závěry z této diskuze jsou následující:

Obecně

- Na jednání nebyly vzneseny žádné nové podněty ani připomínky k SP.
- Dohodnutý způsob vypořádání konkrétních připomínek je uveden v příloze.
- S dohodnutým způsobem vypořádání připomínek všichni zúčastnění souhlasí.
- Opětovně bylo potvrzeno použití Investičních nákladů z předchozích dokumentací, včetně investičních nákladů stanovených dle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti z roku 2016.

V rámci připomínkování konceptu záznamu z jednání obdržel Zpracovatel ASP následující stanoviska:

- SŽDC, O6: „...nesouhlasíme s vypořádáním připomínek týkajících se budov osobních nádraží...“
- MD ČR, O910: „zpochybňuje oprávněnost rozhodnutí o vyjmutí budov (výpravních i provozních) ze studie proveditelnosti“

Reakce Zpracovatele ASP na tato stanoviska je následující:

„Dle zadání je technické řešení přebíráno z předchozích dokumentací.




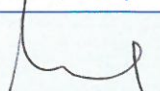

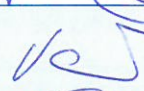

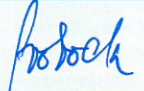
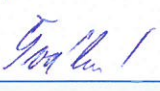

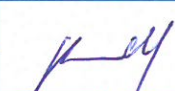
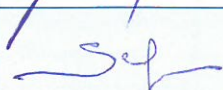
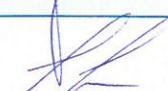
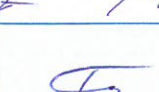
Jednání k problematice stanovení investičních nákladů a k řešení budov proběhlo 31. 10. 2018. Na jednání byli přítomni zástupci MD ČR i SŽDC. Závěr jednání ve vztahu ke stupni SP byl, že: „V aktualizaci SP bude návrh řešení drážních budov zpracován v detailu obvyklém pro studie proveditelnosti.“

Dle výše uvedeného závěru jsme zpracovali koncept technického řešení, který byl odevzdán 7. 12. 2018, přičemž detail zpracování odpovídá například v nedávné době CK MD schválené „ASP úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo)“. Jelikož se v rámci připomínkového řízení ke konceptu technického řešení neobjevily připomínky k řešení budov, pokládali jsme a pokládáme tuto problematiku za uzavřenou.

V případě přetrvávajícího požadavku upozorňujeme Zadavatele, že se jedná o požadavek nad rámec zadání a závěrů dosavadních dílčích projednání, a jeho případné zpracování bude mít vliv na termíny i cenu plnění předmětné Studie proveditelnosti a na termíny navazujících dokumentací (ZP a DUR 3. stavby).

PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ASP Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN Dílčí projednání
DATUM	9. červenec 2019, 9:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3 (m.č. 101a+b)

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Matěj Mareš	SUDOP PRAHA a.s.	731 648 798 matej.mares@sudop.cz	
Andrea Plisková	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 478 andrea.pliskova@sudop.cz	
Norbert Mondek	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 159 norbert.mondek@sudop.cz	
MICHAEL MECL	-	605 229 044 michael.mecl@sudop.cz	
FRANTIŠEK HLAVÁČ	SŽDC, s.o. SPZ	972 522 619 hlavac@sdc.cz	
MAŘKA VAVŘOVÁ	ČD 62016	725 224 943 vavrova@gr.cd.cz	
Jaroslav DAREK	SŽDC 011	972 244 575 darek@sdc.cz	
Viktor SVOBODA	SŽDC, s.o. SPZ	svobodavi@sdc.cz 972 524 636	
Petra SVAKOVÁ	SŽDC, 06	602 159 113 svakova@sdc.cz	
PAVEL SKALA	SŽDC 06	601 397 995 SKALAP@SŽDC.CZ	
MILAN KRONDL	SŽDC, OR Plzeň	602 532 679 krondl@sdc.cz	
Jan Sekyta	SŽDC, s.o. OR Plzeň - ÚRP	724 083 054 sekyta@sdc.cz	
Vít Liškovský	SŽDC 09 HZ V-OPS	606 611 078 lisovsky@sdc.cz	
Jaroslav TYLE	ŽESWAD.CZ	602 590 462 office@zeswad.cz	

2

ASP Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN				
Číslo	Organizace	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	MD ČR	V kontextu navrhované rychlosti 200 km/h dodáváme, že traťovou rychlost vyšší jak 160 km/h je možné navrhnout jen za předpokladu výhradního provozu vlaků pod dohledem systému ETCS. V tomto kontextu prosíme doplnit textovou část, případně upravit všechny relevantní kapitoly.	bude upraveno	ano
2	MD ČR	Cílová cestovní doba 4:15 hod, která vyplývá z memoranda „Společné prohlášení o rozvoji železniční dopravy do roku 2030 mezi Ministerstvem dopravy České republiky a Státním ministerstvem vnitra, výstavby a dopravy Bavorska“, může být v návaznosti na úpravy na české i bavorské straně dále zkrácena. V rámci textu je vhodné toto okomentovat. V DETR analýze není mezi variantami v tomto bodě rozdíl, ale bylo by vhodné buď dané sukritérium doplnit (není zřejmé, proč je ve všech variantách 4:15:30), nebo doplnit o další sukritérium.	možné další zkrácení CD bude doplněno CD 4:15 je základní vstupní předpoklad. Smyslem je právě upozornění na skutečnost, že v tomto kritériu není mezi variantami rozdíl. Bude doplněna JD Plzeň - Domažlice.	částečně
3	MD ČR	Požadujeme do DETR analýzy zařadit také kritérium naplnění požadavků nařízení 1315/2013, jelikož v tomto se varianty poměrně zásadně liší.	může být doplněno. Žádná z projektových variant však nenaplní bez výjimky nařízení 1315/2013 (4. stavba) Bude doplněn podíl úseků s rychlostí pod 100 km/h.	ano
4	MD ČR	V rámci části A.2.1 je popsána pouze varianta BP ve vztahu k požadavkům nařízení 1315/2013. Je však třeba tuto problematiku popsat také pro všechny projektové varianty.	může být doplněno. Žádná z projektových variant však nenaplní bez výjimky nařízení 1315/2013 (4. stavba) bude doplněno	ano
5	MD ČR	Z textu dokumentace a ani z příložených situací stanice Domažlice není zřejmé, zda součástí modernizace stanice Domažlice bude vybavení stanice předtápěcími stojany. Zvažovaný 8. pár expresních vlaků, který by jel pouze v úseku Praha – Domažlice, by v této stanici odstavoval na noc soupravu, což bez možnosti připojit soupravu na předtápění není možné. V případě, že SP neuvažuje s předtápěcími stojany ve stanici Domažlice, požadujeme jejich doplnění.	Popis EPZ bude doplněn.	ANO

ASP Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN				
Číslo	Organizace	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	SŽDC, O6	Pozemní stavby V zápisu z jednání ze dne 31. října 2018 je uvedeno následující: „V aktualizaci SP bude návrh řešení budov zpracován v detailu obvyklém pro studie proveditelnosti.“ V aktualizaci SP však žádné návrhy řešení budov, ani jiné popisy, obsažené nejsou. Pouze je zde vykázáno několik pozemních objektů v ekonomice SP.	odpovídá dohodnutému Budou zpracovány samostatné ZP na budovy osobních nádraží.	vysvětleno
2	SŽDC, O6	Tímto požadujeme doplnění, tak jak bylo uvedeno na výše uvedeném jednání v souladu s „Programem rekonstrukcí a revitalizací osobních nádraží“ a „Koncepty při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“.	toto není v souladu se závěry uvedeného jednání.	ne
3	SŽDC, O6	Elektrická trakce Upozorňujeme, že došlo k částečnému zpracování připomínky, která byla uplatněna k 1. dílčímu plnění této ASP.	bude prověřeno a případně upraveno	ano
4	SŽDC, O6	Žádáme o převzetí technického řešení napájení předmětné trati z odevzdané dokumentace „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“, kterou zpracovala vaše společnost. Vyvolané změny technického řešení žádáme zpracovat do investičních nákladů. Nově vybudovaná spínací stanice je v Nové Hospodě. Změna technického řešení není kompletně zpracována do investičních nákladů, proto požadujeme její dopracování.	bude prověřeno a případně upraveno	ano
5	SŽDC, O6	Ekonomické hodnocení Str. 12 - Tab. 2.2: Reinvestice jsou kalkulovány pro všechny varianty ve stejné výši a ve stejných letech, což se nejeví jako správné. U variant 3b a 5 je začátek provozní fáze o rok resp. o dva roky později. Reinvestice by měla na tuto skutečnost reagovat a rovněž zohlednit její hodnotu v závislosti na výši IN příslušné varianty. Prosíme o opravu.	bude prověřeno a případně upraveno	ano
6	SŽDC, O6	Str. 27 - Úspory času: Postup ohodnotit úspory času v nákladní dopravě sazbami příslušných zemí, kde úspory vznikají, se nejeví jako správný. Hodnota času v nákladní dopravě se doporučuje zohledňovat pouze při prokazatelné úspoře času při dodání koncovému uživateli. Hodnota času by pak dle našeho názoru měla být stanovena právě z pohledu koncového uživatele, tedy použít hodnotu času země, kde je cílová stanice převáženého zboží.	Princip je shodný s SP Nová trať Praha – Beroun/Hořovice. V souladu s dohodou s JASPERSu budou u nákladní dopravy použity jiné sazby, které jsou pro celou Evropu shodné. Téma může být řešeno na setkání ekonomů (pokud se uskuteční) na podzim.	vysvětleno

ASP Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN				
Číslo	Organizace	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	SŽDC, O11	<p>Sestavený nákrešný jízdní řád ve variantě bez projektu je nereálný. V grafikonu jsou systematicky používány hodnoty provozních intervalů, které jsou podhodnocené. Provozní intervaly křižování s hodnotou 0,5 min ve stanicích, ve kterých je zároveň přejezd s dlouhou dobou zpoždění rozsvícení návěstidla, nejsou možné. Přejezdy mající za následek uplatnění doby zpoždění rozsvícení návěstidla jsou ve stanicích Vejprnice (nýřanské zhlaví), Nýřany (obě zhlaví), Výh Chotěšov (nýřanské zhlaví), Stod (chotěšovské zhlaví), Holýšov (staňkovské zhlaví), Staňkov (holýšovské zhlaví), Blížejev (obě zhlaví), Výh Radonice (obě zhlaví). Obdobně je podhodnocené následné mezidobí z Plzně do Vejprnic (namísto předpokládaných 3 minut by mělo být 4 min). Dalším problémem jsou nepříznivé hodnoty ukazatelů kapacity a dokonce překročení kritické hodnoty stupně obsazení v mezistaničním úseku Nýřany – Chotěšov. Tyto ukazatele jsou zřejmě navíc nesprávné, uvažující nepřiměřeně krátké provozní intervaly.</p> <p>Požadujeme proto, aby jízdní řád pro variantu bez projektu byl přepracován a následně přepočítány ukazatele kapacity. Vzhledem k tomu, že se jedná o variantu bez projektu, měla by být minimálně dodržena zásada, že nedojde k překročení kritických hodnot stupně obsazení.</p>	Bude upraveno.	ANO
2	SŽDC, O11	<p>V nákrešném jízdním řádu pro variantu 3c/5b jsme našli tuto chybu: odjezd osobního vlaku z Domažlic v 6.28 a následný průjezd nákladního vlaku v 6.32: podle našeho názoru by mělo být následné mezidobí o 2 až 3 minuty delší. Jsou potom výpočty ukazatelů kapacity pro příslušný mezistaniční úsek reálné?</p> <p>I v nákrešných jízdních řádech pro projektové varianty jsou některé provozní intervaly krátké, přitom některé přejezdy (navyšující provozní intervaly) zůstanou zachovány. S ohledem na vybavení stanic plnou peronizací lze však předpokládat vybavení systémem ASVC, což umožňuje eliminovat vliv dob zpoždění rozsvícení návěstidla. Proto by do dokumentace měla být doplněna zmínka o systému ASVC.</p>	Bude upraveno.	ANO
3	SŽDC, O11	Zakončení nákrešných jízdních řádů na státní hranici je zcela chybné, nákrešné jízdní řady musí být ukončeny až ve stanici Furth im Wald. Přitom ještě v předchozím odevzdání tato věc byla správně.	Bude doplněno.	ANO
4	SŽDC, O11	Nenašli jsme schéma či situaci stanic Česká Kubice a Stod.	Schémata jsou ve výkresové části.	vysvětleno
5	SŽDC, O11	V kap. 5.2 se uvádí, že mezistaniční úsek Česká Kubice – Furth im Wald není vybaven návěstním bodem. Přitom při předchozím odevzdání jsme doplnění návěstního bodu požadovali a v rámci projednávání projektant deklaroval přijetí této připomínky.	Odstavec se týká varianty BP.	vysvětleno

6	SŽDC, O11	Kap. 5.2, poslední odstavec na str. 40: vychází se z předpokladu, že kapacita traťového úseku je určena omezujícím traťovým úsekem. Protože omezujícím mezistaničním úsekem je Česká Kubice – Furth im Wald, dospěl projektant k závěru, že mezistaniční úsek Domažlice – Česká Kubice není třeba zkapacitňovat, protože vykazuje mírně příznivější hodnoty a tedy zlepšení parametrů v tomto mezistaničním úseku nepřináší efekt. Předpoklad, že kapacita traťového úseku je určena omezujícím mezistaničním úsekem, představuje zjednodušení používané u jednodušších metod na zjišťování kapacity. Při navrhování infrastruktury je třeba postupovat komplexněji a s tímto zjednodušením nepracovat.	Text k propustnosti bude upraven a podle potřeby doplněn.	ANO
7	SŽDC, O11	Z tabulek v kap. 5.2 žádáme vypustit údaje vztahující se k již neplatné metodice na zjišťování kapacity. Mj. se tím zvýší přehlednost tabulek.	Bude vypuštěno.	ANO
8	SŽDC, O11	Využití kapacity je i v projektových variantách vysoké. Ve variantě 3c/5b v mezistaničním úseku Stod – Holýšov dochází dokonce k překročení kritických hodnot, za takové situace by bylo nutné tuto variantu pokládat za nepřijatelnou. I v některých jiných variantách jsou hodnoty ukazatelů vysoké, blízké kritickým hodnotám, a proto je nutno předpokládat výrazně negativní vliv na kvalitu provozu (míra zhoršení se pochopitelně též odvíjí od délky, resp. počtu jednokolejných mezistaničních úseků).	Po aplikování aktualizovaných hodnot S_0 je situace příznivější a využití kapacity nepřevyšuje kritické hodnoty.	vysvětleno
9	SŽDC, O11	Souhrnně musíme konstatovat, že ačkoliv se ASP zabývá různými variantami zkapacitnění, není oblast zjišťování kapacity zpracována v dostatečném rozsahu. Domníváme se, že rozhodování o výběru variant by se mělo opírat o podrobnější posouzení, včetně doložení rozhodujících provozních intervalů a následných mezidobí. Dáváme na zvážení prověření jednokolejných mezistaničních úseků separátní simulací. Na základě toho by následně bylo možné započítat předpokládané prodloužení cestovních dob do ekonomického hodnocení, jako tomu bylo v rámci posuzování „Hlízovské spojky“.	Souhlasíme se zpracováním separátní simulace ing. Kryžem. Výsledky budou předány zpracovateli do 15.8.2019. Výsledky nebudou zpracovány do dalších částí dokumentace (přepravní prognóza, ekonomické hodnocení, aj.).	částečně
10	SŽDC, O11	A.2.3, kapitola 4.1, SZZ Je uvedeno, že pro případné místní nouzové ovládání ŽST budou zřízeny buď nezálohovaná pracoviště JOP, nebo desky nouzových obsluh. S ohledem na aktuální požadavky úseku řízení provozu GŘ nutno vypustit text týkající se zřizování desek nouzových obsluh. Místo něj uvést, že pro zaměstnance řízení provozu budou zřízena pracoviště v technologických místnostech (stavebně oddělená od stavebních útředen, vybavená PC pro ovládání stanice v konfiguraci PC údržby s nejnutnějším sdělovacím zařízením včetně napojení na GSM-R, příp. TRS).	Technické řešení má být dle zadání převzato z předchozí SP. Podrobnost nad rámec SP, bude řešeno v dalších stupních dokumentace. Bude provedena drobná práva textu.	ano

11	SŽDC, O11	<p>A.2.3, kapitola 4.1, Odbočné tratě, str. 14 Nýřany – Heřmanova Huť</p> <p>Je uvedeno, že pokud bude zrušena nákladní doprava, bude trať zabezpečena dle SŽDC D1 s tím, že na trati bude možná přítomnost pouze jednoho vlaku. Dále je uvedeno, že pokud nebude nákladní doprava zrušena, zůstane zachován provoz dle SŽDC D3.</p> <p>Celou podkapitolu nutno uvést do souladu se Záměrem projektu (ZP) stavby „Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť“. Dle tohoto ZP se má z dopravní D3 Nýřany stát dálkově ovládaná ŽST, na trati má být nasazeno ETCS, ŽST Heřmanova Huť bude umožňovat křižování vlaků osobní dopravy apod.</p> <p>Domažlice – Klenčí pod Čerchovem</p> <p>Nutno doplnit sídlo dirigujícího dispečera.</p> <p>Považujeme za potřebné na konec věty za: „elektronický souhlas“ doplnit ještě závorku s textem: „(technickým zařízením určeným a schváleným k tomuto účelu včetně schválené provozní aplikace)“.</p>	<p>Technické řešení je dle zadání převzato z předchozí dokumentace. Může být řešeno v dalších stupních dokumentace.</p> <p>Bude provedena drobná úprava textu.</p>	ano
12	SŽDC, O11	<p>V části A.2.3 na str. 16 v odstavci Rozhlasová zařízení odstraňte bez náhrady poslední větu: „Rozhlasové zařízení pro posun nebude realizováno, jeho funkce bude nahrazena výstavbou místních rádiových sítí v pásmu 150 MHz.“</p> <p>Bylo zdůvodněno v předešlém stupni vyjádření ze dne 17.1.2019 v čj. 2742/2019-SŽDC-GR-O11. MRS jako analogová a neinteroperabilní technologie se už nesmí za prostředky EU budovat. V uvedeném úseku trati se z důvodů návaznosti odbočných tratí s provozem traťové rádiové sítě SRD-TRS Tesla, které zde zatím také zůstanou v provozu a stávajícím provozu některých vleček, zachová a pouze upraví na dálkové ovládání stávající technologie MRS v ŽST Plzeň, Nýřany, Staňkov a Domažlice.</p>	Bude upraveno.	ANO

ASP Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	SŽDC, O13	Vzhledem k tomu, že předmětem tohoto plnění je především dopracování dopravního modelu, posouzení vlivu stavby na životní prostředí, zpracování přepravní prognózy a ekonomického hodnocení, nemáme k němu zásadních připomínek.	vyjádření	---
2	SŽDC, O13	V rámci tohoto plnění je předmětem i dopracování technického řešení a k němu platí naše předchozí vyjádření č.j. 2838/2019-SŽDC-GŘ-O13 ze dne 17. 1. 2019.	platí i předchozí reakce zpracovatele	vysvětleno
3	SŽDC, O13	Na základě výsledků ekonomického hodnocení souhlasíme se závěrem zpracovatele a výběrem varianty 5 tj. novostavby dvoukolejné tratě pro rychlost 200 km/h v úseku Plzeň – Domažlice. Tím dojde k odstranění hlavních nedostatků stávající tratě, kterými jsou malé poloměry směrových oblouků a úroňová křížení s pozemními komunikacemi.	vyjádření	---

ASP Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN				
Číslo	Organizace	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	SŽDC, O14	K navrhovanému technickému řešení železničního zabezpečovacího zařízení (viz zejména „A.2.3 návrhová část, technické řešení“) neuplatňujeme připomínky.	vyjádření	---
2	SŽDC, O14	Formálně upozorňujeme, že dokument uvedený v oddílu 4.1, části DOZ byl nahrazen Pokynem generálního ředitele SŽDC PO-01/2019-GR (původně uvedený 9/2013 nahradíte).	bude upraveno	ano
3	SŽDC, O14	Část A.2.3 Technické řešení Kap. 4.2, sdělovací zařízení Doporučujeme opravit, že se nejedná o „nespojité“, ale „nespojované (paketové)“ přenosy.	bude opraveno	ano
4	SŽDC, O14	Kap. 4.2, diagnostický optický kabel (DOK) Doporučujeme doplnit zmínku o zálohování DOK a přenosového systému geograficky oddělenou trasou (Domažlice – Janovice nad Úhlavou).	technické řešení je převzato z předchozí dokumentace	ne
5	SŽDC, O14	Kap. 4.2, místní metalická kabelizace VTO u vjezdových návěstidel není nutné podle aktuální verze předpisu SŽDC T1 uvažovat.	technické řešení je převzato z předchozí dokumentace. Detail nad rámec podrobnosti SP. Může být řešeno v dalších stupních dokumentace	ne
6	SŽDC, O14	Kap. 4.2, přenosový systém Přenosový systém SDH STM-4 nebude v době realizace stavby k dispozici. Doporučujeme nahradit přenosovým systémem IP/MPLS. Poněkud překvapivě není uvedeno, že přenosový systém zajistí především komunikaci základnových radiostanic (BTS) systému GSM-R. Uvádíme rovněž text připomínky tehdejšího O14 k přenosovému systému z roku 2014: V předpokládaném roce realizace bude technologie SDH pravděpodobně již nahrazena jinými technologiemi, buď DWDM nebo paketovými technologiemi (IP/MPLS) na gigabitovém Ethernetu umožňujícími i přenos kanálů s časovým dělením pro systém GSM-R, který jediný časové dělení kanálů vyžaduje a i v roce 2020 pravděpodobně vyžadovat bude.	technické řešení je převzato z předchozí dokumentace. Detail nad rámec podrobnosti SP. Může být řešeno v dalších stupních dokumentace	ne
7	SŽDC, O14	Kap. 4.2, dálková diagnostika DDTS ŽDC Viz připomínka k přenosovému systému – nebude použit přenosový systém SDH. Integrační server není umístěn na ED SŽDC Praha Křenovka, ale na CDP Praha. Doporučujeme opravit.	technické řešení je převzato z předchozí dokumentace. Detail nad rámec podrobnosti SP. Může být řešeno v dalších stupních dokumentace	ne

ASP Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	SŽDC, O24	nemá připomínek		

ASP Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	SŽDC, O26	Připomínky se týkají části A.2.5 dokumentace: Roční údržbové náklady infrastruktury jsou uvažovány ve výši 1 % nákladů na reinvestice již od prvního roku hodnocení. Takový přístup neodpovídá realitě – v letech výstavby znamená započítání údržbových nákladů infrastruktury, která v té době ještě neexistuje. Navrhujeme údržbové náklady projektových variant v letech výstavby přiměřeně snížit.	PN projektových variant budou v letech výstavby uvažovány ve stejné výši, jako ve stavu BP	ano
2	SŽDC, O26	Pokud dojde meziročně k navýšení počtu provozních zaměstnanců, neuvažuje se záporné odstupné.	bude prověřeno, případně upraveno	ano
3	SŽDC, O26	Tabulka 3.3 obsahuje přehled PN vlaků jednotlivých variant, nikoliv jejich úspory. Hodnota varianty BP neodpovídá CBA tabulkám.	bude v textu opraveno	ano

ASP Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN				
Číslo	Organizace	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	SŽDC, SSZ	Formální připomínky: V popisech a výkresech (např. Souhrnná Situace B.1) je nesprávně použit název ZST Zbůch, je překonáno, Správně ZST Chotěšov. Požadujeme opravit.	bude opraveno	ano
2	SŽDC, SSZ	A.1. 2.1. str. 15 je uvedeno ve výchozím Stavu: „Trať bude pokryta Signálem GSM-R a bude vybavena ETCS L2“ je irrelevantní GSM-R ani ETECS se Samostatně nezávisle na stavbě modernizace nepřipravuje.	bude prověřeno	ano
3a	SŽDC, SSZ	A.1. 2.3. Technické řešení, 2.3.1 Popis variant str. 16, varianta 5. Preferovaná varianta a v dlouhodobém horizontu cílový sledovaný Stav infrastruktury. V úseku Nová Hospoda - Stod je řešení totožné s v současnosti sledovanou podobou varianty 4e+, to je dvojkolejná elektrizovaná trať na 200 km/h v nové stopě. V úseku Stod - Domažlice je navržena nová dvoukolejná trať na rychlost 200 km/h. SSZ vzhledem, k přístupu německé strany (dopis o zahájení přípravy v první etapě, pouze elektrizace a modernizace stávající jednokolejné trati na 160 km/h bez řešení zdvoukolejnění vyplývajících z Česko-Bavorské studie, nezbytných pro naplnění Sledovaného konceptu dopravy na rameni Praha - Mnichov) navrhuje v případě, že po zpracování dopadu dílčího řešení příspěvku na německé Straně, nebude EH efektivní, pak tuto stavbu dále rozetapizovat.	Nová varianta nad rámec zadání ASP	ne
3b	SŽDC, SSZ	V první etapě řešit primárně v úseku Blížejov - Domažlice výstavbu nové 2 kolejné elektrizované trati a v úseku Stod - Holýšov - Staňkov výstavbu nové jednokolejné elektrizované dle var. 5 v souladu se ZUR pro dálkovou dopravu s ponecháním v úseku Stod - Holýšov stávající trati pro zajištění dopravní obslužnosti Hradce u Stoda a připojení nové TNS Hradec. Technologicky (SZZ, DOZ, GSM-R a ETCS) bude stavba řešena plně v souladu TSI. Řešení Sice představuje vyšší investiční náklady než by byla modernizace a elektrizace stávající jednokolejné trati dle 4e, ale se získáním benefitu v podobě zrychlení a s výhodnou perspektivou pro případné zdvoukolejnění. Současně výstavba v traťových úsecích nové trati bude probíhat s minimálními dopady a omezením provozu na stávající trati. Jedná se převážně o výstavbu nové trati tzv. „na zelené louce“. V druhé etapě (v delším časovém horizontu) a v závislosti na přístupu a připravovaných počínech německé strany a případně i na EH stavby dořešit zdvoukolejnění úseku Stod - Holýšov - Staňkov dle var 5 a rekonstrukci a zdvoukolejnění úseku Staňkov - Blížejov zmodernizovaného v roce 2006.	Nová varianta nad rámec zadání ASP	ne

4	SŽDC, SSZ	<p>2.3.2 Harmonogram realizace, Str. 17 ~ Stavba realizace: Zahájení výstavby Ukončení výstavby První rok provozu</p> <table><tr><td>1. Stavba</td><td>2022</td><td>2026</td><td>2027</td></tr><tr><td>2. Stavba</td><td>2025</td><td>2027</td><td>2028</td></tr><tr><td>4. Stavba 1.et.</td><td>2022</td><td>2024</td><td>2025</td></tr><tr><td>3. Stavba 1. et</td><td>2026</td><td>2029</td><td></td></tr></table> <p>3. Stavba 2. Et po 2030 4. Stavba 2. Et po 2030</p> <p>Doplnění k 3. Stavbě 2.et. (po roce 2030) dostavba dvoukolejně elektrizované trati dle var. 5 v nové Stopě v Souladu S ZUR v úseku Stod - Blížejev v Závislosti na počínech německé Strany a potřebách Zvýšení kapacity trati.</p> <p>Doplnění k 4. Stavbě. U 4. Stavby Se uvedené předpokládané termíny Zahájení a ukončení výstavby a Zejména uvedení do provozu týkají pouze 1. etapy - modernizace Svršku, Spodku, umělých staveb, SZZ, TZZ, GSM-R, napájecích a technologických Systémů.</p> <p>Výstavba ale především uvedení do provozu DOZ, ETCS, přesah Signálu GSM-R na německé území pro zajištění automatického přechodu ETCS D/CZ a zejména elektrické trakce bude možná v rámci 2. etapy nejdříve Současně spolu Se 3. stavbou a u ETCS, přesah Signálu GSM-R a trakce ještě pak v Závislosti na Stavebních počínech (spolupráci) S německou stranou.</p>	1. Stavba	2022	2026	2027	2. Stavba	2025	2027	2028	4. Stavba 1.et.	2022	2024	2025	3. Stavba 1. et	2026	2029		Nová varianta nad rámec zadání ASP	ne
1. Stavba	2022	2026	2027																	
2. Stavba	2025	2027	2028																	
4. Stavba 1.et.	2022	2024	2025																	
3. Stavba 1. et	2026	2029																		
5	SŽDC, SSZ	<p>B. Výkresová část B.1 Přehledná Situace Není zakreslena var. 5 ve třetí stavbě, doplnit. Doplnit zast. Zbůch (v obvodu ŽST Chotěšov) Podkladová mapa není aktuální, neobsahuje silniční obchvat Staňkova, již v provozu (ale jen zakres jako Stavby)</p>	bude opraveno	ano																
6	SŽDC, SSZ	<p>8.4.2.4. Traťový pasport, úsek Stod - Domažlice, var 5 ŽST Holýšov uvést do Souladu Se situací (chybí spojka)</p>	bude opraveno	ano																
7	SŽDC, SSZ	<p>B.4.1. Traťový pasport, Neodpovídají Schémata odb. Nová Hospoda, ZST Chotěšov a Stod (1. Stavba) nutné si vyžádat aktualizovaná řešení a uvést do Souladu do finálního odevzdání</p>	bude opraveno	ano																
8	SŽDC, SSZ	<p>3.4.4. Traťový pasport Neodpovídají Schémata ŽST Vejprnice a Nýřany (2. Stavba), nutné Si vyžádat aktualizovaná řešení a uvést do Souladu do finálního odevzdání</p>	bude opraveno	ano																

ASP Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN				
Číslo	Organizace	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	SŽDC, OŘ Plzeň	Přípomínky SEE Plzeň TNS Domažlice a Stod, včetně SpS řeší v připomínkách p. Krčma. V kolejových výkresech žst. Domažlice je zakreslen prostor uvažované TNS, ale není opět nikde zmínka o OTV.	technické řešení je převzato z předchozích dokumentací	ne
2	SŽDC, OŘ Plzeň	Domažlice - většina našich připomínek z 22. 1. 2019 nebyla zpracována nebo případně zdůvodněna. Proto požadujeme zpracovat připomínky č. 1 – 5 a 8 – 11.	platí reakce zpracovatele	ne
3	SŽDC, OŘ Plzeň	Přípomínky ST Plzeň Ve variantě 5 je bezpodmínečně nutné vyřešit zajištění funkčnosti areálu traťového okrsku v žst. Staňkov pro údržbu tratí (garáž pro MUV + PV, sklady, budova TO). Závažným důvodem tohoto požadavku je plánovaný přesun ŽST Staňkov bez vybudování areálu TO pro údržbu tratí (garáž pro MUV + PV, sklady, budova TO). Bez tohoto zázemí prakticky zanikne část traťového okrsku Stod, čímž se podstatně prodlouží doby odstraňování závad bránící bezpečnému a plynulému provozování drážní dopravy.	technické řešení je převzato z předchozích dokumentací	ne
4	SŽDC, OŘ Plzeň	Přípomínky ÚŘP – odbor technologie A. Texty A.1 Plz-Do-SRN_A.1 – souhrnná část a vyhodnocení v0.2 2 STRUČNÉ INFORMACE O PROJEKTU 2.3 technické řešení variant 2.3.1 popis variant varianta 4e (z SP2015) Do kontinuální přestavby doporučujeme zahrnout i mezistaniční úsek Staňkov – Blížejev. Úsek sice prodělal přestavbu na parametry TSI v roce 2006, v době předpokládané realizace stavebních prací na 3. stavbě „Modernizace trati Plzeň – Domažlice st. hranice SRN“, tj. v letech 2026-2029 bude modernizovaný úsek Staňkov - Blížejev již minimálně 20 let starý.	technické řešení je převzato z předchozích dokumentací	ne

5	SŽDC, OŘ Plzeň	<p>3.4 závěry a doporučení</p> <p>Úsek řízení provozu OŘ Plzeň podporuje jakoukoliv variantu modernizace železniční tratě mezi Plzní, Domažlicemi a státní hranicí se SRN, neboť dochází oproti variantě BP k významnému zlepšení parametrů tratě.</p> <p>Zároveň jsme si vědomi zcela zásadních podmínek pro tento projekt, kterými jsou především nutná infrastrukturní opatření v Německu, která zajišťují především dostatečnou kvalitu a kapacitu pro předpokládané počty vlaků nákladní dopravy na německém území.</p> <p>Z hlediska řízení provozu se jako výhodnější jeví i přes větší investiční náklady varianty 3b a 5, které oproti variantám 3c/5b a 4e maximalizují rozsah dvoukolejných úseků, poskytují více možností při trasování pravidelných vlaků nákladní dopravy, i požadované plynulosti po celý den, bez omezení plynoucích z případného ponechání mezilehlých jednokolejných úseků, které zůstávají v ostatních variantách.</p>	vyjádření	---
6	SŽDC, OŘ Plzeň	<p>A.2.3</p> <p>Plz-Do-SRN_A.2.3 - návrhová část, technické řešení v0.2</p> <p>4 NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ</p> <p>4.1 Železniční zabezpečovací zařízení</p> <p>SZZ</p> <p>V textu je uvedeno zřízení nezalohovaného pracoviště JOP nebo desky nouzových obsluh – vzhledem k poslednímu současnému vývoji situace by se měla prosazovat možnost obsluhy naším zaměstnancem z pracoviště v technologické místnosti. Pokud je uvedeno, že se nebudou zřizovat odvraty pro VC větší než 120km/h, tak je nezbytné dodržet pokyny dle Technického řešení kolejišť s ETCS, jak je uvedeno na další straně dokumentace, aby nedocházelo k výlukám cest plynoucích z ETCS;</p>	technické řešení je převzato z předchozích dokumentací. Bude řešeno v dalších stupních dokumentace	ne
7	SŽDC, OŘ Plzeň	<p>ODBOČNÉ TRATĚ:</p> <p>Staňkov – Horšovský Týn:</p> <p>V textu je uvedeno, že v úseku Staňkov – H. Týn bude využit stávající traťový kabel, ale žádný takový tam není (bylo zrušeno TZZ v tomto úseku a traťový telefon je po GSM-R síti).</p>	technické řešení je převzato z předchozích dokumentací. Bude řešeno v dalších stupních dokumentace	ne

8	SŽDC, OŘ Plzeň	<p>Připomínky TÚDC Praha</p> <p>Po mnoha zkušenostech z poslední doby a poměrně vzdálenému horizontu realizace kompletní stavby se domnívám, že na žel. trati tohoto významu je třeba posílit počty kladených HDPE pro optickou kabeláž minimálně o další 1x HDPE. Dvě HDPE jsou z pohledu dnešních (budoucích) požadavků na vyvádění OK a počtech OK v mezistaničních úsecích nedostatečné.</p> <p>Byť studie nespecifikuje tyto počty, řídí se zřejmě aktuálními výnosy, předepisující 2xHDPE. Posílení tedy bude mít ekonomický dopad (z pohledu CIN ovšem zanedbatelný/z technického hlediska významný).</p> <p>Jedná se o koncepční záležitost, obdobný požadavek postupují na GŘ O14.</p>	<p>technické řešení je převzato z předchozích dokumentací.</p> <p>Bude řešeno v dalších stupních dokumentace</p>	ne
---	----------------	---	--	----

ASP Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	POVED	ERR u všech variant a i dosažené přírůstky cestujících v osobní dopravě v jednotlivých projektových variantách hodnotíme velmi kladně. Ztotožňujeme se Závěrem zpracovatele dále Sledovat velkorysou variantu 5.	vyjádření	---
2	POVED	K navrženým řešením máme jednotlivé připomínky pro vybrané varianty dochází ke Zřízení Zastávky Střelice. S ohledem na trvalý počet obyvatel obce, který nepřesahuje hodnotu 150, je k prověření, Zda tuto Zastávku vůbec Zřizovat. Pokud Zpracovatel studie doloží, že danou Zastávku nevyužije alespoň 50 cestujících denně, pak se jednoznačně kloníme k tomu, aby nebyla Zřízena. Pokud hodnota bude vyšší, je toto k diskusi; naopak je třeba k diskusi, Zda nezřídít druhou Zastávku v Nýřanech, která by jistě oslovila více cestujících,	technické řešení je převzato z předchozích dokumentací může být řešeno v dalších stupních dokumentace	ne
3	POVED	kolejové řešení varianty 5: stejně jako pro méně velkorysé varianty bychom se pro případnou možnost Spojování vlaků z Domažlic a H. Týna směr Plzeň přikláněli k vložení cestového návštěvnického do vhodné koleje s nástupní hranou,	technické řešení je převzato z předchozích dokumentací může být řešeno v dalších stupních dokumentace	ne
4	POVED	v případě žst. Domažlice pro Zvýšení kapacity u nástupních hran se kloníme k rozdělení koleje 5 cestovými návštěvnickými,	technické řešení je převzato z předchozích dokumentací může být řešeno v dalších stupních dokumentace	ne
5	POVED	v případě linky Staňkov - Poběžovice je uveden interval 60 '/120 'a počet spojů 10/10. S ohledem na významné Zkvalitnění dopravy na trati 180 nám přijde účelné trat' 182 oživit více, tudíž navrhujeme počet spojů Změnit na 15/ 15 (dojde k rozšíření špičkových období),	Infrastrukturně bude možně, ale ve studii již nebude měněno.	ne
6	POVED	návrhové GVD Obecně neuvažují Zastavení expresů v Holýšově, které je dnes realizováno (možnou alternativou pro Plzeňský kraj/POVED je i přepnutí do Staňkova v případě prokázání účelnosti tohoto kroku),	MD ČR (objednatel) ve výhledu nepředpokládá se zastavováním expresů mezi Plzní a Domažlicemi.	NE
7	POVED	v GVD varianty 3b) jsou trasy Sp velmi těsně v uzlu Plzeň X.OO, nebude tak fungovat přípoj na linku E×6 (rameno Praha - Cheb) ve směru Praha, což je z dlouhodobého hlediska problematické,	Jde o vlastnost dané varianty.	vysvětleno
8	POVED	na stranách 32 - 33 přílohy A.2.2 si dovoluujeme navrhnout úpravy textu; je zmíněno, že Hostouň bude potřeba aktivovat z nákladíště a Zastávky na železniční stanici, Hostouň již dnes jako funguje železniční stanice (dopravná D3) a pravidelně Se v ní křižuje; naopak je nutné aktivovat Meclov jako železniční stanici, zde Se dnes nekřižuje (nicméně to je zmíněno).	Bude upraveno.	ANO

ASP Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	ŽESNAD.CZ	Oproti předchozímu dílčímu plnění byla dopracována zejména analýza a prognóza nákladní dopravy, kterou hodnotíme velmi pozitivně, a dále dopravní technologie a modelové GVD u variant 3b, 3c a 5b. Těší nás, že právě přírůsky z nákladní dopravy umožňují dosažení ekonomické efektivity i u maximální projektové varianty a mohou pomoci vytvořit skutečně atraktivní mezinárodní železniční spojení mezi Českou republikou a Bavorskem.	vyjádření	---
2	ŽESNAD.CZ	A.2.2 návrhová část, dopravní a provozní technologie 2.4 Rozsah nákladní dopravy – výhledový stav (str. 14) „Nákladní dopravce zastupuje sdružení ŽESNAD.CZ, které požaduje 29 párů tras nákladních vlaků za den.“ → Bylo by vhodné upravit text na: “Nákladní dopravce zastupuje sdružení ŽESNAD.CZ, které výhledově prognózuje provoz 29 párů nákladních vlaků za den.	Bude upraveno.	ANO
3	ŽESNAD.CZ	„Pro variantu bez projektu je rozsah nákladní dopravy z kapacitních důvodů poloviční. Přehled rozsahu nákladní dopravy z pohledu dopravní technologie uvádí následující tabulka 2.5. „ → Bylo by vhodné vysvětlit, že ve variantě Bez projektu se jedná o možné trasy. Nemůže se jednat o rozsah nákladní dopravy, neboť 12 párů je z důvodu provozních nákladů vlaků v dieselové trakci, zpravidla dvojité a nutnosti přepřahů a značných prostojů lokomotiv (dieselových i elektrických) a prostojů strojvedoucích na přepravním trhu nedosažitelných.	Bude vysvětleno.	ANO
4	ŽESNAD.CZ	„Rozdíl v počtu vlaků mezi variantou bez projektu vůči projektovým variantám s elektrizací v celé délce úseku Plzeň – státní hranice (obdobně na německé straně s elektrizací v úseku státní hranice – Hartmannshof/Regensburg Hbf.) je dán možností v přetrasování části tras nákladní dopravy ve směru Duisburg, Rotterdam z hraničního přechodu Děčín/Bad Schandau (severní trasa) na trasu jižní přes zájmový přechod Česká Kubice/Furth im Wald. Přetrasování se týká především relací spádujících do terminálu kombinované dopravy společnosti METRANS v Praze-Uhřetěvesi.“ → Jak je popsáno v části A.2.4 Analýza trhu a prognóza přepravní poptávky jedná se i o převod ze silnice na železnici. Je třeba uvést text do souladu.	Bude upraveno.	ANO
5	ŽESNAD.CZ	Příloha 4 (A.2.2.4) Modelový GVD, varianta 3b → V žst. Staňkov dochází v době 6:26 – 6:43 a v době 7:27 – 7:33 k pobytu 2 vlaků Nex pro křižování / předjíždění s vlakem Ex/R, ovšem délky staničních kolejí (870 m, 435 m, 370 m) umožňují pobyt pouze jednoho vlaku Nex. → Chybné křižování Nex a Os u zast. Dolní Kamenice v 7:55	Bude opraveno.	ANO

6	ŽESNAD.CZ	A.2.4 návrhová část, analýza trhu a prognóza přepravní poptávky 5.2.3.2 Využití pevných paliv (str. 76) → Vyjma věty „Na dotčené trati se téměř nepřepravují pevná paliva ani se ve výhledu s jejich přepravou neuvažuje.“ je text pro řešenou trať nesouvisející.	Bude opraveno.	ANO
7	ŽESNAD.CZ	5.2.4.3 Rozdíly mezi variantami (str. 84) „Na základě podkladů od dopravních technologií vzniklo vyčíslení možné časové ztráty ve variantách vzniklé pobyty vlaků ND ve stanicích z důvodů předjíždění.“ → doplnit „a křižování“	Bude doplněno	ANO
8	ŽESNAD.CZ	Tabulka 5.14 – Srovnání kvality dopravní nabídky v ND → Proč je v kategorii „průměrné zvýšení ložení vlivem dostatečné kapacity a délky staničních kolejí (čt)“ shodná hodnota u projektových variant jako u varianty Bez projektu? → Proč je v kategorii „zkrácení cestovních dob vlivem vyšší kapacity tratě a stability provozu (min)“ shodná hodnota u jednotlivých projektových variant jako u varianty Bez projektu? → Proč je v kategorii „snížení nákladů na případná zpoždění (EUR/čt)“ shodná hodnota u jednotlivých projektových variant jako u varianty Bez projektu?	→ viz str 84 dole Dalším možným generátorem přínosů v nákladní dopravě je zvýšení ložení souprav z důvodu možnosti jejich prodloužení. Tento přínos však nebyl uvažován z důvodu předpokládané nerealizace zkapacitnění úseku Praha – Beroun, a dále z důvodu nerealizace zásadních opatření na prodloužení odstavných kolejí v hodnoceném projektu. → chybné hodnoty v tabulce bez vlivu na model bude opraveno → bude prověřeno, příp. opraveno	ANO
9	ŽESNAD.CZ	5.2.4.4 Převedená přeprava (str. 86, 87) Obrázek 5.18 – Převedená přeprava na hodnocených relacích variantu 3c,5b k roku 2050, mil. čt/rok Obrázek 5.19 – Převedená přeprava na hodnocených relacích variantu 4e k roku 2050, mil. čt/rok → varianty 3c, 5b a 4e nemohou mít vzhledem ke svým omezujícím úsekům a vyšší energetické náročnosti dopravy podobně vysoký objem převedené dopravy ze silnice jako varianta 3b v obrázku 5.17.	plné přínosy kapacitnějších variant jsou v tomto hodnocení podvázány neexistencí zkapacitnění úseku Praha – Beroun, proto jsou i obdobné přínosy i když u kapacitnějších variant mírně vyšší	ne

10	ŽESNAD.CZ	<p>Závěrem: Z modelových GVD vyplývá, že varianty 4e, 3c a 5b jsou pro nákladní dopravu velmi omezující, což se projeví na zvýšení spotřeby trakční energie a výrazném prodloužení oběhu souprav vlaků a na nárůstu pracovní doby strojvedoucích, tedy celkově na vyšších provozních nákladech vlaků, tj. horší cenové konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě s výsledným dopadem na nižší objemy převedených přeprav ze silnice.</p> <p>Varianta 3b je v tomto ohledu příznivější, ovšem jejím slabým místem jsou dlouhé jednokolejné mezistaniční úseky mezi žst. Holýšov a odb. Blížejev a také konfigurace žst. Staňkov (viz výše uvedená nemožnost pobytu 2 vlaků Nex).</p> <p>Z těchto faktů vyplývá pro nákladní dopravu jednoznačná výhodnost varianty 5 a pro variantu 3b nutnost přepracování žst. Staňkov, nejlépe s vytažením dvoukolejné vložky k odb. Staňkov-Vránov.</p> <p>Plně se tedy ztotožňujeme s doporučením zpracovatele v kapitole 3.4.1 Doporučení zpracovatele v dokumentu A.1 souhrnná část a vyhodnocení.</p>	vyjádření	---
----	-----------	--	-----------	-----